

Untersuchungsausschuss Euro Hawk

Zeugenbefragung am 23. Juli 2013

Zeuge: Direktor WTD Wolfgang Steiger,
Wehrtechnisches Dienststelle (WTD) 61

Teil 1

die Vertragserarbeitung zwischen Euro Hawk und der Industrie?

Zeuge Wolfgang Steiger: Das kann ich Ihnen aus eigener Erfahrung nicht bestätigen.

Harald Koch (DIE LINKE): Nicht?

Zeuge Wolfgang Steiger: Nein, das war weit vor meiner Zeit; kann ich nicht sagen.

Harald Koch (DIE LINKE): Welche Voraussetzungen muss ein unbemanntes Luftfahrzeug erfüllen, um eine Musterzulassung oder Verkehrszulassung zu erhalten? Da gibt es ja diese ZDv 19/1. Vielleicht können Sie mal kurz daraus formulieren, welche Voraussetzungen dort klargestellt sind.

Zeuge Wolfgang Steiger: Erst mal ist ein unbemanntes System ab einer gewissen Größe zulassungspflichtig, musterzulassungspflichtig, abhängig davon, wie es betrieben wird. Da gibt es ein Dokument, das legt die Bau- und Prüfvorschriften für unbemannte Systeme fest; das ist diese LTF 1550. Die unterscheidet die unbemannten Systeme in drei Kategorien.

Die Kategorie 1 sind die Systeme, die sich nur in einem gesperrten Luftraum über einem Bodensperrgebiet bewegen. Das sind zum Beispiel Zieldarstellungsdrohnen über einem Truppenübungsplatz, der ja nun ein Luftsperrgebiet und Bodensperrgebiet hat. Die Kategorie 2 sind Systeme, die in einem Bodensperrgebiet, zum Beispiel einem Flugplatz, starten und dann in einem Flugbeschränkungsgebiet sich bewegen und wiederum in einem Bodensperrgebiet auch landen; das kann auch der gleiche Flugplatz sein. Die Kategorie 3 wären unbemannte Luftfahrzeuge, die eben unbeschränkt so wie auch ein bemanntes Luftfahrzeug am Luftverkehr teilnehmen können. Kategorie-3-Luftfahrzeuge gibt es meines Wissens weltweit bisher nicht. Sie setzen gewisse Funktionalitäten voraus - Stichwort Sense and Avoid -, für die es bis heute keine technischen Lösungen und Verfahren gibt. Das ist in der Untersuchung; da gibt es Studien dazu, die durchgeführt werden auch im Rahmen der EU. Aber es gibt bis dato noch keine Lösungen dazu und schon gar keine Systeme, die einsatzfähig wären.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: Dann gebe ich jetzt Bündnis 90/Die Grünen das Wort. Frau Kollegin Keul.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank. - Herr Steiger, dann mache ich gleich an der Stelle weiter, und zwar haben Sie ja relativ deutlich vorhin gesagt, dass die Voraussetzungen der Musterprüfung sich aus dem Vertrag ergeben. Ich nehme an, Sie meinen den Vertrag von Januar 2007 mit der Industrie.

Zeuge Wolfgang Steiger: Richtig.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also dort sind die Voraussetzungen, die geschaffen werden müssen für Musterzulassung, dezidiert ausgeführt?

Zeuge Wolfgang Steiger: So ist es, ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann möchte ich dem Zeugen bitte, Frau Vorsitzende, noch mal die gleiche Anlage vorlegen -- Frau Vorsitzende, ich würde gerne dem Zeugen die Anlage des Vertrages vorlegen - ich bitte die Zeit zu stoppen -, die ich vorhin dem vorangegangenen Zeugen auch vorgelegt habe.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: Ja, machen wir. Aber das ist ein stiller Vorhalt, nicht?

(Dem Zeugen wird ein Schriftstück vorgelegt - Der Zeuge liest in diesem Schriftstück)

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe Ihnen jetzt eine Anlage des Vertrages vorgelegt; das sind etwa 100 Seiten englischsprachige technische Voraussetzungen. Sind das die Voraussetzungen, die, wenn sie erfüllt werden, zu einer Musterzulassung durch Ihre Behörde geführt hätten?

Zeuge Wolfgang Steiger: Ja, das war die Zulassungsbasis, so wie sie im Musterprüfrahmenprogramm festgeschrieben war. Das war unter anderem die CS 23. Es gibt noch mehr, noch andere Dokumente, die im Musterprüfrahmenprogramm angezogen sind. Aber das ist das wesentliche Dokument. Das wurde, wie ich vorhin sagte, fortgeschrieben in einem Änderungsvertrag und ersetzt durch die STANAG 4671. Die CS 23

ist eine Spezifikation aus der bemannten zivilen Luftfahrt, weil es zu dem Zeitpunkt damals keine UAV-spezifischen Spezifikationen gab. Die existierten nicht. Deswegen hat man die CS 23 genommen. Die CS 23 ist für Transportflugzeuge bis 5 670 Kilogramm, knapp 6 Tonnen, und man hat die Paragraphen herausgestrichen, die eben nicht anwendbar waren, weil es sich um unbemanntes Luftfahrzeug handelt. Also Cockpitanzeigen usw. brauche ich natürlich im unbemannten System nicht betrachten. Da habe ich allerdings Anzeigen und entsprechende Kontrolleinrichtungen in der Bodenstation.

Das war auch der Grund im Übrigen dafür, dass man die STANAG 4671 zur Anwendung gebracht hat, weil diese nämlich die Bodenstation berücksichtigt und den Datenlink; denn ein unbemanntes System besteht ja nicht nur aus dem Luftfahrzeug, sondern ganz essenziell dazu gehören die Bodenstation und die Datenlinkstrecke, die ja nun gewissen Kriterien und Zuverlässigkeiten genügen muss. Aber beim Vertrag 2007 war das das zentrale Dokument; das ist richtig.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und bei der Erstellung dieses Dokuments -- Dem ist ja zu entnehmen, dass da Ihre Dienststelle beteiligt war im Gespräch mit der Industrie, WTD 61. War das dann Ihr Vorgänger in Person, oder wer hat da teilgenommen?

Zeuge Wolfgang Steiger: Das stimmt. Dieses Dokument ist von der WTD 61 erarbeitet worden. Das war, soweit ich weiß, nicht mein Vorgänger, mein Amtsvorgänger in der Funktion, in der ich bin, sondern das war ein Kollege, der damals als Musterprüfer für unbemannte Systeme tätig war. Aber als der Vertrag in Kraft trat, mit dieser Anlage, war mein Amtsvorgänger natürlich in der Funktion, in der ich bin, und damit letztendlich auch dafür zuständig, ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber wie konnte denn dann die Industrie, also vor allen Dingen Northrop Grumman, überrascht sein 2010, wenn doch Sie das alles schriftlich detailliert aufgeführt und zum Vertragsbestandteil gemacht haben? Das konnten die doch nachlesen; das haben die ja selber unterschrieben im Prinzip.

Zeuge Wolfgang Steiger: Da haben Sie recht. Das ist, denke ich, auch eine gute

Frage. Aber die sollten Sie dem Vertreter der Northrop Grumman stellen.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das beabsichtige ich auch.

Zeuge Wolfgang Steiger: Ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber ich habe jetzt heute die Gelegenheit, mir sozusagen von Ihnen bestätigen zu lassen, dass diese Voraussetzungen für die Musterzulassung im Vertrag dezidiert so ausdrücklich niedergelegt waren.

Zeuge Wolfgang Steiger: Richtig. Das ist richtig.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Dann habe ich noch ein paar weitere Fragen. Einmal vielleicht noch mal kurz zum Verständnis: Das Verhältnis zwischen Ihnen und dem Projektleiter, dem vorgegangenen Zeugen, wie ist das, jetzt vielleicht noch mal so beamtenrechtlich? Ist einer vorgesetzt, oder ist einer sozusagen -- Begegnen Sie sich auf Augenhöhe, oder ist der eine sozusagen dem anderen überstellt oder untergeordnet? Wie muss ich mir das vorstellen?

Zeuge Wolfgang Steiger: Ja. Der Projektleiter ist Angehöriger der vorgesetzten Behörde; da haben Sie recht. Deswegen ist die Frage irgendwo auch berechtigt, denke ich. Allerdings ist der Leiter des Musterprüfens in seiner Tätigkeit, in seiner Funktion unabhängig. Ich habe zwar eine Arbeitsanweisung, in der mir der Vizepräsident Technik im BWB, den es nicht mehr gibt - die Arbeitsanweisung ist auch schon etwas älter -, als Fachvorgesetzter vorgesetzt ist. Die ZDv 19/1 kennt aber keinen Fachvorgesetzten. Allerdings sagen die Durchführungsbestimmungen zur ZDv 19/1, dass das BMVg AIN V 1 in bestimmten Fällen Weisungen an den Leiter ML erteilen kann zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen von der Vorschrift. Aber der Projektleiter ist dem Leiter ML in Musterprüfaufgaben nicht vorgesetzt, um das ganz deutlich zu sagen. Wir begegnen uns auf Augenhöhe, auch weil wir uns schon lange gut kennen.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Die Statusberichte, die halb-

jährlichen, die der Projektleiter erstellt, sind Sie daran beteiligt, wirken Sie dort mit, oder liegen Ihnen die vor?

Zeuge Wolfgang Steiger: Nein, die liegen mir nicht vor.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Damit haben Sie gar nichts zu tun?

Zeuge Wolfgang Steiger: Nein.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Weil es da ja auch immer um Zulassungsfragen ging. Aber das hat er dann sozusagen von Ihnen erfahren und dann in seine Berichte geschrieben, ja?

Zeuge Wolfgang Steiger: So muss man das verstehen, ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Nun hatten wir schon mal erwähnt bzw. Sie hatten das auch erwähnt, dass es da eine Ausnahmezulassung geben könnte mit der Nummer 316, wo dann der Inspekteur der Luftwaffe die direkte Zulassung erteilt. Wissen Sie, warum man diesen Weg letztlich nicht gegangen ist? Ist das eine Frage der Verantwortungsübernahme für verbliebene Risiken, oder was spielt da eine Rolle?

Zeuge Wolfgang Steiger: Also, das wären jetzt alles Mutmaßungen, wenn ich Ihnen jetzt da eine Antwort geben würde. Diese Frage sollten Sie an den Inspekteur stellen. Auch in dem Ad-hoc-Bericht ist zu dieser Frage oder als Begründung für diese Entscheidung angegeben, dass er nicht das entsprechende kompetente Personal verfügbar hat, um diese ständige Risikobewertung durchzuführen. Mehr kann ich Ihnen dazu auch nicht sagen. Ob Kostenaspekte da auch eine Rolle spielen, ich weiß es nicht.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann will ich vielleicht noch mal so fragen, dass Sie es besser beantworten können. Also, wenn Ihre Behörde die Zulassung erteilt, und es geht irgendwas schief hinterher - es gibt einen Unfall, irgendwelche Mängel tauchen auf -, dann ist Ihre Behörde die verantwortliche gegebenenfalls. Das habe ich richtig verstanden? Und wenn jemand anders, also wenn der Inspekteur diese Ausnahmezulassung erteilen würde, dann würde

sich sozusagen die Verantwortung verschieben. Verstehe ich das richtig, dass Sie dann sozusagen nicht mehr die erteilende Behörde wären, sondern einfach jemand anders dann an der Stelle steht?

Zeuge Wolfgang Steiger: So ist es.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): So ist es.

Zeuge Wolfgang Steiger: Das ist richtig.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, vielen Dank. - Dann hätte ich noch eine Frage zum zugelassenen Luftfahrtbetrieb. Also, Sie haben gesagt, die vorläufige Zulassung beruhte darauf, dass man davon ausgeht, dass die EuroHawk GmbH, die ja kein zugelassener Luftfahrtbetrieb ist, eine solche Zulassung in Kürze erhalten können würde. Ist damit noch ernsthaft zu rechnen? Ist da ein Verfahren? Soll die EuroHawk GmbH noch zugelassen werden? Und wenn ich die Frage vielleicht vollenden darf: Spielt es in dem Zusammenhang eine Rolle, dass die Unterauftragnehmerin EADS selber kein zugelassener Luftfahrtbetrieb mehr ist?

Zeuge Wolfgang Steiger: Also, dass die Firma Cassidian kein zugelassener Luftfahrtbetrieb ist, ist mir neu. Ich denke schon, dass sie ein zugelassener Luftfahrtbetrieb ist. Aber die Firma EuroHawk GmbH ist seit letzter Woche zugelassener Luftfahrtbetrieb. Die Zulassung ist zwar zeitlich limitiert bis zum 30.09. Aber die Zulassung ist letzte Woche ausgesprochen worden.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: Danke schön. - Dann frage ich die CDU/CSU. Bitte schön, Kollege Grübel.

Markus Grübel (CDU/CSU): Ja, bis der Kollege Silberhorn sich da wieder eingerichtet hat, eine Frage: Im Bericht des Bundesrechnungshofes vom 3. Juni - ich weiß nicht, ob Sie den mal zur Kenntnis genommen haben; ich lese Ihnen den Satz vor, um den es geht -

Zeuge Wolfgang Steiger: Ja, bitte.

Markus Grübel (CDU/CSU): - empfiehlt der Bundesrechnungshof - ich zitiere wörtlich -:

Untersuchungsausschuss Euro Hawk

Zeugenbefragung am 23. Juli 2013

Zeuge: Direktor WTD Wolfgang Steiger,
Wehrtechnisches Dienststelle (WTD) 61

Teil 2

Schaffung und Sicherstellung eines einheitlichen hohen Niveaus der Sicherheit der Luftfahrt in Europa. Das gilt für die zivile Luftfahrt. Und die militärischen Anwendungen sind ausdrücklich aus dieser Verordnung ausgenommen. Allerdings wird in der Verordnung darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten sich dazu verpflichtet haben, in Ausübung ihrer militärischen Aufgaben diesen Zielen gebührend Rechnung zu tragen. Inwieweit jetzt das für das von Ihnen angesprochene NATO-Vorhaben von Relevanz wäre, kann ich nicht beurteilen, weiß ich nicht.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: Frau Kollegin Keul.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Steiger, noch mal eine Verständnisfrage. Ich dachte vorhin schon fast, ich hätte es verstanden, was der Unterschied zwischen einer Musterprüfung, wie Sie sie machen, und einer Stückprüfung ist: Sie legen das Muster fest, und der Stückprüfer prüft also nur noch, ob es identisch ist, und wenn es identisch ist, dann ist es zugelassen. Aber dann sagten Sie wieder: Ja, aber bei einer Prototypenprüfung läuft es genauso. - Das verstehe ich wiederum nicht. Denn wenn ich einen Prototyp habe, dann kann ich als Stückprüfer ja nicht prüfen, ob das mit dem Muster identisch ist, weil es ja kein Muster gibt.

Zeuge Wolfgang Steiger: Ja, das ist richtig. Es läuft auch nicht genauso. Ich habe gesagt, es läuft analog. „Analog“ heißt, dass in dem Fall natürlich kein Muster existiert und auch kein Muster beschrieben ist; aber der Bauzustand dieses Prototyps muss eindeutig beschrieben sein. Das heißt, er prüft gegen einen für dieses eine Luftfahrzeug beschriebenen Bauzustand.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ach so. Den haben Sie dann beschrieben quasi?

Zeuge Wolfgang Steiger: Der ist in den entsprechend referenzierten Dokumenten - das sind in der Regel ja auch Industriedokumente - festgelegt.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Um noch mal auf den Vergleich mit dem He-

ron zu kommen - auch eine Drohne, die wir im Einsatz haben, für die es auch kein Sense and Avoid gibt -: Die hat also auch nur eine solche Prototypen- - Hat die also für ihre vorläufige Zulassung nur die Stückprüfung absolviert, oder haben Sie die zugelassen?

Zeuge Wolfgang Steiger: Die Heron-Luftfahrzeuge - ist das noch Teil der - - Ist das okay?

MR Andreas Conradi (BMVg): Ja, es fängt an, grenzwertig zu werden. Also, wenn das sozusagen - -

Zeuge Wolfgang Steiger: Ja, okay. - Also, die Heron-1-Luftfahrzeuge in Afghanistan sind zugelassen mit individueller VVZ, Vorläufiger Verkehrszulassung.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also so wie jetzt auch - - Das wäre ähnlich wie das, was der Full Scale Demonstrator jetzt hat, eine vorläufige Zulassung.

Zeuge Wolfgang Steiger: Richtig.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Weil Sie uns ja vorhin auch erklärt haben, dass man den Full Scale Demonstrator halt nicht operativ hier irgendwie benutzen kann, weil er ja nur vorläufig ist, -

Zeuge Wolfgang Steiger: Nein, das habe ich - -

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - frage ich mich natürlich: Warum kann man den Heron mit der vorläufigen Zulassung in Afghanistan einsetzen und den Full Scale Demonstrator, auch wenn er noch 800 Stunden hat, hier nicht einsetzen? Das verstehe ich nicht.

Zeuge Wolfgang Steiger: Weil das in der Zulassung so festgelegt ist. In der Zulassung gibt es ja einen Teil „Beschränkungen und Auflagen“, und da ist der Heron 1 eindeutig auf das Einsatzgebiet Afghanistan limitiert.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also könnte man auch beim Full Scale Demonstrator, also bei dem Euro Hawk, im Prinzip sagen: Wir geben ihm jetzt eine Zulassung für das, wofür wir ihn einsetzen wol-

len. Dann frage ich mich: Warum tun wir es dann nicht?

Zeuge Wolfgang Steiger: Es hat bisher keiner danach gefragt.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ach!

(Heiterkeit des Abg. Omid Nouripour (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: Jetzt kommt die CDU/CSU. Herr Kollege Silberhorn.

Thomas Silberhorn (CDU/CSU): Vielen Dank. - Darf ich hier gleich nachfragen: Von wem genau stammen die Limitierungen für die Vorläufige Verkehrszulassung?

Zeuge Wolfgang Steiger: Die setzen sich aus verschiedenen Quellen zusammen. Ein Großteil kommt von der Industrie selber, aber ein Teil kommt auch noch von uns, von der WTD 61.

Thomas Silberhorn (CDU/CSU): Das heißt, wenn hier die Frage auftaucht, ob Limitierungen abgebaut werden können, um die Stundenzahl von 800 oder 1 000 zu erhöhen, um den Full Scale Demonstrator länger einzusetzen, dann wären Sie dafür zuständig, diese Limitierungen abzubauen?

Zeuge Wolfgang Steiger: Die Zulassungen zu ändern? Ja, natürlich.

Thomas Silberhorn (CDU/CSU): Sie würden dazu lediglich auf einen politischen oder fachlichen Hinweis warten?

(Heiterkeit beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sie wären zuständig, das selbst zu tun?

Zeuge Wolfgang Steiger: Nein, natürlich nicht.

Thomas Silberhorn (CDU/CSU): Also, Sie können in eigener Zuständigkeit die Flugdauer des Full Scale Demonstrators von 1 000 auf 3 000 Stunden erhöhen?

Zeuge Wolfgang Steiger: Natürlich nicht.

Thomas Silberhorn (CDU/CSU): Können Sie mir erklären, wie es funktionieren müsste?

Zeuge Wolfgang Steiger: Ja. Das hatte ich vorhin schon mal angesprochen. Die Industrie hat ja auch ein Konzept vorgelegt, wie man das machen könnte, und da würde man sich auf verschiedene Daten abstützen. Einmal würden da In-Service-Daten auch des US Global Hawk herangezogen werden, aber auch im Haus Northrop Grumman weiter durchzuführende Qualifikationsmaßnahmen, um die Stundenzahl, die Nutzungsdauer entsprechend zu erhöhen. Also, mit einem Federstrich ist das nicht getan.

Thomas Silberhorn (CDU/CSU): Vielen Dank. - Wir haben vorhin erfahren, dass der Kollege Bartels bei Ihnen in Manching gewesen ist. Können Sie erinnern, wann das gewesen ist?

Zeuge Wolfgang Steiger: Ich glaube, im letzten Jahr, oder? Ich weiß es nicht. Ich glaube, im letzten Jahr, aber genau weiß ich es nicht mehr.

Thomas Silberhorn (CDU/CSU): Ich kann nur Sie fragen, weil Sie der Zeuge sind.

Zeuge Wolfgang Steiger: Ja, so genau -- Ich meine, im letzten Jahr war es irgendwann, ja.

Thomas Silberhorn (CDU/CSU): Können Sie erinnern, welche Kollegen ihn da begleitet haben? Ich vermute, es war eine Veranstaltung des Verteidigungsausschusses im Frühjahr letzten Jahres, was wir wohl in den eigenen Unterlagen --

Zeuge Wolfgang Steiger: Nein.

(Rainer Arnold (SPD): Da befinden wir uns im Bereich der Vermutungen! - Heiterkeit bei der SPD)

Thomas Silberhorn (CDU/CSU): Dann darf ich den Zeugen direkt fragen: War der Kollege Bartels alleine bei Ihnen? Ist er von Bundestagskollegen begleitet worden?

Zeuge Wolfgang Steiger: Also, nach meiner Erinnerung war er allein.

Untersuchungsausschuss Euro Hawk

Zeugenbefragung am 23. Juli 2013

Zeuge: Direktor WTD Wolfgang Steiger,
Wehrtechnisches Dienststelle (WTD) 61

Teil 3

Zeuge Wolfgang Steiger: Nein, da war ich nicht dabei.

Rainer Arnold (SPD): Waren Sie in der Vorbereitung irgendwie gefragt, was - -

Zeuge Wolfgang Steiger: Nein, da war ich nicht beteiligt.

Rainer Arnold (SPD): Okay. - Keine weiteren Fragen. Vielen Dank.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: Gut. Dann kommt die FDP. - Keine Fragen. Linke? - Auch keine. Grüne? - Frau Kollegin Keul.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, damit ich das richtig verstehe: Wer erteilt jetzt die vorläufige Verkehrszulassung? Die Güteprüfstelle oder WTD 61?

Zeuge Wolfgang Steiger: Die WTD 61, der Leiter ML.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Mal rein fiktiv, lassen wir mal außen vor, dass Afghanistan - - wir einen Abzugsplan - - Aber nehmen wir mal an, nur um ein Beispiel zu haben, ähnlich wie beim Heron, man würde jetzt bei Ihnen beantragen, dem Euro Hawk eine vorläufige Zulassung beschränkt auf das Einsatzgebiet Afghanistan zu erteilen. Dann würden Sie diesen Antrag prüfen und gegebenenfalls anders entscheiden, als er jetzt entschieden worden ist?

Zeuge Wolfgang Steiger: Also, wenn Sie sagen Antrag, dann ist das sicherlich kein Antrag, sondern dann wäre es ein Erlass des BMVg, eine Weisung.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber man kann Sie ja nicht anweisen - - Also, es muss ja schon nach Recht und Gesetz geprüft werden, nach technischen Vorgaben.

Zeuge Wolfgang Steiger: Ja, ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber wenn jetzt die Bundesregierung sagt: „Wir wollen diesen Euro Hawk speziell im Einsatzgebiet Afghanistan nutzen“, wäre es dann möglich, ihm eine vorläufige Zulassung zu diesem Einsatzzweck zu geben, die dann

im Prinzip auch weitere Flugstunden als die verbleibenden 800 bekäme?

Zeuge Wolfgang Steiger: Also, nachdem der Euro Hawk ja nun von USA nach Deutschland geflogen ist, ist er sicherlich auch in der Lage, von USA sonst wohin zu fliegen. Die Frage ist oder wäre in diesem hypothetischen Fall: Wie wären die rechtlichen, auch die Besitzverhältnisse? Im Moment führt der Euro Hawk Flugversuche unter Verantwortung der Industrie durch.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, nein. Also, noch mal: Wir haben den 30. September. Am 1. Oktober übergibt die Industrie der Bundesregierung den Full Scale Demonstrator.

Zeuge Wolfgang Steiger: Ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt ist ja die Frage: Was macht man damit? So. Das, wofür man ihn mal wollte mit ziviler Zulassung, klappt nicht.

Zeuge Wolfgang Steiger: Okay.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt vergleiche ich einfach mal fiktiv: Wie beim Heron, könnte es jetzt eine andere Verwendung geben, wo man dann sagt: „Okay, dafür ist er nutzbar“?

Zeuge Wolfgang Steiger: Also, Sie meinen einen operationellen Betrieb unter vorläufiger Verkehrszulassung?

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja.

Zeuge Wolfgang Steiger: Ich hielte das nicht für ausgeschlossen, ein operationeller Betrieb unter vorläufiger Verkehrszulassung, wenn die Voraussetzungen dafür geklärt sind, wenn das Einsatzkonzept geklärt ist. Weil man muss mit der vorläufigen Verkehrszulassung ja nun genau festlegen den Einsatzzweck und die Rand- und Rahmenbedingungen. Dass er für operationelle Zwecke eingesetzt werden könnte, hielte ich nicht für ausgeschlossen. Wie die dann ausschauen würden, ist eine andere Frage.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Dann habe ich das jetzt so weit, glaube

ich, verstanden. Ich würde jetzt gerne noch mal zurückkommen zu diesem Gespräch im Februar 2010 - hatten wir schon; ist schon etwas länger her -, das Sie geschildert hatten - Sie waren da ja auch nicht sehr erfreut über dieses Gespräch -, wo man dann Abstand genommen hat von der Musterprüfung für den Full Scale Demonstrator. Sie hatten auch gesagt, dass die Voraussetzungen für die Musterprüfung ja im Vertrag festgelegt sind und wenn man die ändern will, müsste man den Vertrag ändern.

Jetzt frage ich mich: Hat man dann nicht eigentlich im Februar 2010 den Vertrag geändert, indem man abgerückt ist von dem, was da drinsteht, nämlich Musterzulassung? Also, hat man im Prinzip in dem Gespräch, was man da mit der Industrie geführt hat, darüber geredet, dass man auf vertraglich geschuldete Leistungen verzichtet, indem man von der Musterzulassung abweicht?

Zeuge Wolfgang Steiger: Kann ich Ihnen nicht bestätigen. Ich weiß nicht, was in der Folge der Projektleiter oder wer auch immer mit der Industrie dazu besprochen oder verhandelt hat.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie waren doch bei dem Gespräch dabei.

Zeuge Wolfgang Steiger: Bei dem Gespräch ist das aber nicht thematisiert worden, soweit ich mich erinnere.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber bei dem Gespräch ist thematisiert worden, dass man die Musterzulassung zurückstellen will.

Zeuge Wolfgang Steiger: Richtig.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und Sie hatten uns auch erklärt, dass die Musterzulassung sich ja aus dem Vertrag ergibt.

Zeuge Wolfgang Steiger: Richtig.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also hat man da ja, wenn ich eins und eins zusammenzähle, darüber gesprochen, vom Vertrag abzuweichen.

Zeuge Wolfgang Steiger: Weiß ich nicht.

MR Andreas Conradi (BMVg): Ja, aber, Frau Vorsitzende, da wird jetzt eine rechtliche Wertung verlangt. Also, das ist ja keine Tatsache.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, das ist jetzt einfach - - Also, der Zeuge hat zwei Aussagen gemacht, und die fasse ich zusammen. Im Vertrag sind die Musterzulassungsvoraussetzungen festgelegt worden, und man hat im Februar 2010 beschlossen, davon abzuweichen.

MR Andreas Conradi (BMVg): Ja, das ist richtig.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und der Zeuge hat auch gesagt: Wenn man die Musterzulassung ändern will, muss man den Vertrag ändern. - Und deswegen frage ich ihn, ob darüber gesprochen worden ist, als man das beschlossen hat oder darüber gesprochen hat, ob dabei auch darüber gesprochen ist, dass man den Vertrag ändert.

Zeuge Wolfgang Steiger: Das sagte ich doch. Darüber ist nicht gesprochen worden am 3. Februar.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Bei diesem Gespräch am 3. Februar, war da auch die Industrie dabei? Das habe ich richtig verstanden?

Zeuge Wolfgang Steiger: Ja, natürlich. Klar.

Omid Nouripour (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie teilgenommen an Sitzungen der Steuerungsgruppe UAS?

Zeuge Wolfgang Steiger: Nein.

Omid Nouripour (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie wissen, was das ist?

Zeuge Wolfgang Steiger: Ich habe davon gehört, ja. Aber ich habe an keiner Sitzung teilgenommen.

Omid Nouripour (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie sagen, was Sie darüber gehört haben, was diese Arbeitsgruppe macht?